

## Infraestructura y movilidad de bienes y personas en la región transfronteriza México-Guatemala

### Infrastructure and the Mobility of People and Goods in the Mexico-Guatemala Transborder Region

María de Lourdes Romo Aguilar

 <https://orcid.org/0000-0001-6380-2770>

El Colegio de la Frontera Norte, México

[lromo@colef.mx](mailto:lromo@colef.mx)

Rosalía Chávez Alvarado

<https://orcid.org/0000-0003-3468-9283>

Cátedra Conacyt. Universidad de Quintana Roo, México

[rosaliadf@gmail.com](mailto:rosaliadf@gmail.com)

Leticia Abigail Pérez Pulido

<https://orcid.org/0000-0002-2633-934X>

Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, México

[abby.prz1019@gmail.com](mailto:abby.prz1019@gmail.com)

#### Resumen

En este trabajo se analiza la infraestructura para la movilidad de bienes y personas en la frontera México-Guatemala desde la perspectiva de los actores clave en la región. Se utilizó como metodología el enfoque cualitativo a partir de entrevistas semiestructuradas y análisis de contenido. Los principales resultados muestran que los avances en infraestructura para la movilidad transnacional se diluyen con cada cambio de gobierno en ambos lados de la frontera. Asimismo, hay problemas evidentes de coordinación entre los gobiernos. Una de las principales conclusiones de la investigación es que existe una ruptura, no solo geográfica y social, sino también en la visión e identificación de la problemática estudiada. Por lo tanto, hay un desfase en las metas establecidas por parte de los actores clave que intervienen en dicha movilidad con respecto a lo planteado por los gobiernos involucrados.

**Palabras clave:** logística, transporte, frontera México-Guatemala

#### Abstract

This paper aims to analyze the infrastructure for the mobility of people and goods across the Mexico-Guatemala border from the perspective of key actors in the region. The methodology used was a qualitative approach based on semi-structured interviews and content analysis. The main findings demonstrate that progress in infrastructure for transnational mobility is diluted with each change of administration on both sides of the border. In addition, there are obvious coordination problems between the governments of both countries. One of the main conclusions of this research is that there is a rift that is not only geographical and social, but also comprises how the issues under study are seen and identified. The goals set by the actors involved in this mobility are therefore out of sync with governmental proposals.

**Key words:** Logistics, transportation, the Mexico-Guatemala border

Recibido: 07/12/2020

Aceptado: 05/04/2021

Publicado: 13/12/2021



## Introducción

Este trabajo presenta parte de los resultados obtenidos por uno de los equipos de trabajo del macroproyecto titulado Región transfronteriza México-Guatemala. Dimensión regional y bases para su desarrollo integral (2017-2020).<sup>1</sup> En particular, el objetivo de este artículo es analizar la infraestructura para la movilidad de bienes y personas en la frontera México-Guatemala desde la perspectiva de los actores clave en la región, con el afán de identificar la principal problemática al respecto y algunas estrategias de acción.

Para el caso, se tomó como referente teórico la economía política del desarrollo. Dicha teoría plantea el desarrollo más allá de lo económico, como algo multidimensional que requiere variables económicas, pero también políticas, sociales, culturales y geográficas. Desde este planteamiento, inicialmente se recopiló y sistematizó información sobre el tema de la infraestructura para la movilidad de bienes y personas en la frontera México-Guatemala. Este punto se tornó bastante complicado porque los datos están desagregados en diferentes instituciones y no se actualizan de manera periódica, por lo que hubo que integrar una base de datos propia a partir de las fuentes oficiales. Además, se hizo evidente que no existen publicaciones científicas recientes sobre el tema. Por lo tanto, los resultados que aquí se presentan pretenden mostrar no solo un panorama a partir de las estadísticas, sino también desde la mirada de aquellos cuya labor está relacionada con la infraestructura a la que se enfoca el estudio, la cual, desde la teoría bien puede constituirse en el eje fundamental de la competitividad y el desarrollo económico de la región.

La metodología empleada desde el enfoque cualitativo partió de la elaboración de un mapa de actores clave en los sectores gubernamental y privado. En el trabajo de campo se logró entrevistar a 17 actores cuya labor se relaciona con el tema de la movilidad de bienes y personas en la región de estudio, la cual se circunscribió a la franja fronteriza entre Chiapas y Guatemala por concentrarse

---

<sup>1</sup> En específico son hallazgos obtenidos en el cumplimiento del objetivo «z», que consistió en evaluar las capacidades de la infraestructura de comunicaciones fronterizas y de su regulación para la movilidad de personas y de bienes. El proyecto Región transfronteriza México-Guatemala. Dimensión regional y bases para su desarrollo integral ([www.rtmg.org](http://www.rtmg.org)) fue financiado por el Fondo Institucional de Fomento Regional para el Desarrollo Tecnológico y de Innovación (Fordecyt). Se realizó en dos etapas (desde 2017 a 2020) y contó con la participación de las siguientes instituciones: Centro GEO, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, El Colegio de la Frontera Norte, Centro de Investigación y Docencia Económicas, El Colegio de la Frontera Sur, Instituto Mora, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales/G, Universidad de San Carlos, Guatemala.

en esta área los principales puntos de interacción para traslados de personas y mercancías. Con base en las entrevistas se planteó una perspectiva amplia sobre el asunto. Los resultados evidenciaron problemas estructurales sin resolver desde hace más de 20 años. Incluyen la falta de políticas públicas para impulsar la infraestructura de la región y alcanzar un desarrollo económico y social de manera conjunta.

Este artículo está organizado de la siguiente manera: primero se presenta la discusión sobre el enfoque teórico de la economía política del desarrollo y algunos trabajos antecedentes sobre el tema de investigación; luego se describe el procedimiento metodológico empleado; en seguida se explica el marco contextual con una panorámica de la zona de estudio y la situación sobre movilidad de bienes y personas; en un cuarto apartado se analizan los resultados obtenidos a partir del análisis documental sobre el tema y el contenido de las entrevistas a actores clave; finalmente se ofrecen las conclusiones y algunas recomendaciones apegadas a las oportunidades mencionadas por los entrevistados, quienes pese a las dificultades experimentadas en la región transfronteriza México-Guatemala tienen claridad en torno a la importancia de impulsar la economía mediante la mejora de la infraestructura.

### Enfoque teórico y antecedentes

La infraestructura para la movilidad de bienes y personas es un elemento central de la competitividad; el transporte y su calidad en la logística forman parte de ella, así como otros factores que favorecen mantenerse en la competitividad mundial. Por ejemplo, las distancias con respecto al mercado, los costos del viaje en general, la calidad de vialidades, puertos, líneas férreas y aeropuertos (Zamora y Pedraza, 2013). La capacidad, el desempeño y el medio ambiente también son aspectos fundamentales. Una calidad elevada en estos indicadores podría incrementar el crecimiento económico y el desarrollo social (Chow y Gill, 2011). Son, entonces, un conjunto de elementos que interaccionan en el tema de la infraestructura como eje de la competitividad.

Con relación a lo anterior, este trabajo parte del referente teórico de la economía política del desarrollo (Hidalgo-Capitán, 2011). El planteamiento principal en ese tenor es que el desarrollo incluye elementos más allá del factor económico, es multidimensional y supone también aspectos políticos, sociales, culturales y geográficos; permite situar la infraestructura como el eje que articula los aspectos

tos recién señalados para la competitividad como elemento central del desarrollo económico de una región y de un país.

Para la movilidad de bienes y personas es fundamental la infraestructura logística, la cual incluye el conjunto de carreteras, aeropuertos, puentes, aduanas y puertos. Estos elementos permiten impulsar ventajas competitivas para una región y para un país. De acuerdo con la definición del Banco Interamericano de Desarrollo (BID):

la infraestructura (logística) es el conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones, normalmente de larga vida útil, que constituyen la base sobre la cual se produce la prestación de servicios considerados necesarios para el desarrollo de fines productivos, políticos, sociales y personales [...] lo que permite la conectividad y la integración entre personas y comunidades, tanto nacional como internacionalmente, sea que se persigan fines económicos, sociales o geopolíticos (Abedrapo, 2011: 3).

El territorio está ligado a las transformaciones históricas en el comercio, la inversión, la vivienda, el transporte y la movilidad de mercancías. La accesibilidad de los bienes es parte de la integración regional y es importante en la economía de las ciudades, las regiones y los países, así como en la diversificación de sus oportunidades comerciales e innovaciones tecnológicas para su logística, todo lo cual confluye para que los recursos humanos se desarrollen y dinamicen en el territorio local, nacional o internacional. Una parte importante de la actividad y diversificación económica y social se deriva de los sistemas de transporte y del desempeño logístico de las naciones, regiones y personas (Díaz, 2014).

El transporte y su logística constituyen un conjunto de acciones de servicio y comercio que proporciona apoyo en los sistemas de operación y técnicos propios. Por lo tanto, es relevante analizar que los indicadores destacados sean la distribución, los costos, la capacidad, la eficiencia, la fiabilidad y la velocidad. Este tema evoluciona continuamente, ya que la economía de las ciudades y las regiones depende en gran medida de la infraestructura, la capacidad operativa de la red, la demanda, la accesibilidad, los servicios, los recursos físicos y humanos, todo lo cual confluye para hacerlas más competitivas (Díaz, 2014).

Aunque el transporte y la logística en la economía son temas de interés académico, esto no se cumple en la zona de estudio de esta investigación. Los aspectos más estudiados han sido las tecnologías emergentes, las relaciones transporte-medioambiente, logística-transporte y las iniciativas regionales para atraer financiamiento en infraestructura para el transporte (Chow y Gill, 2011; Díaz, 2014;

Garaviz, 2009). Los organismos internacionales como la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) de las Naciones Unidas, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la CAF-Banco de Desarrollo de América Latina incentivan conferencias y publicaciones sobre la relevancia del transporte y la logística en la economía a nivel mundial (Arvis et al., 2012) en las que resaltan la importancia de las grandes inversiones gubernamentales dirigidas a desarrollar una red de infraestructura del transporte y una legislación que imponga sanciones severas a condiciones no formales, siendo a la vez capaz de lograr el paso de mercancías y el movimiento de personas (trabajadores, vendedores y emprendedores), lo cual puede generar una zona de mejores empleos (Foro Económico Mundial, 2011).

Para Carter, Pearson y Peng (1997) las barreras para la competitividad del transporte se relacionan con poca normatividad aduanal y falta de tecnología, además de la necesidad de bodegas con capacidad suficiente y refrigeración en las aduanas. Cabe mencionar que dichos obstáculos se traducen en pérdidas económicas. En otros estudios, los factores importantes son: contar con una cadena de logística eficiente y confiable, infraestructura de elevada calidad, el desempeño de las empresas locales y extranjeras, la existencia de un transporte diversificado, así como la presencia de un corredor logístico nacional e internacional que sea considerado un clúster (Easton y Zhang, 2002; Ta, Choo y Sum, 2000; Garaviz, 2009).

Uno de los estudios que inician la búsqueda de eficiencia en el transporte y la logística es el de Yasui (2012), en el cual se menciona la necesidad de contar con medidas y reglas de frontera, reforzamiento de aduana que maneje grandes volúmenes para ingresar y exportar, acuerdos y tratados binacionales, facilitar el comercio a través de aduanas, ganancias, seguridad y propiedad intelectual.

Por su parte, Zamora y Pedraza (2013) realizaron una investigación sobre metodologías e indicadores para medir la competitividad del transporte y de su infraestructura. Estos indicadores, que resultan imperantes en los estudios sobre el tema, ya que la diversidad de factores puede reconocerse como limitación del proyecto, destacan la eficiencia del sistema de transporte nacional, regional e internacional y consideran, sobre todo, el transporte férreo, la tecnología y la capacitación del personal.

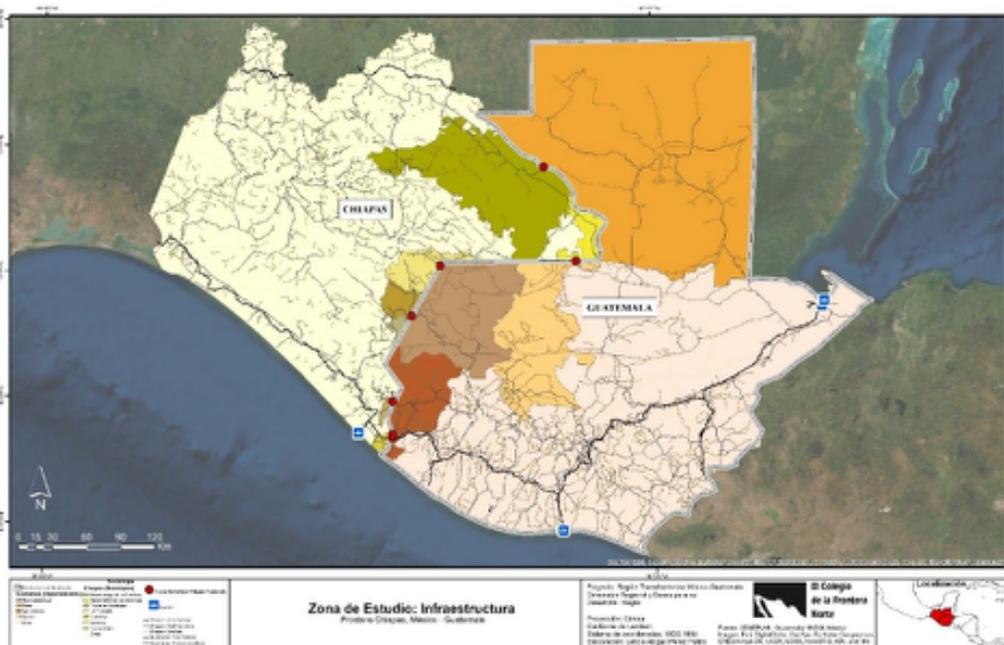
En las metodologías para abordar el tema se han utilizado el análisis factorial de correspondencias, máxima verisimilitud y factores principales, sobre todo porque se pueden realizar análisis de proximidad (similaridad/disimilaridad) y facilitan la interpretación causal de comportamientos sobre similitud y atracción; sin embargo, no se encontró ningún trabajo que analice, desde la economía política del

desarrollo, el contexto de la infraestructura para la movilidad de bienes y personas y que considere la interacción de aspectos sociales, económicos y geográficos. Como puede verse, este enfoque plantea ventajas con respecto a los trabajos antecedentes que analizan algún aspecto en particular.

## Metodología

En el contexto transfronterizo México-Guatemala se delimitó como zona de estudio la región Chiapas-Guatemala. Ahí se localizan los sitios de mayor interacción para la movilidad de bienes y personas (véase Figura 1).

**Figura 1.** Zona de estudio e infraestructura para el movimiento de bienes y personas



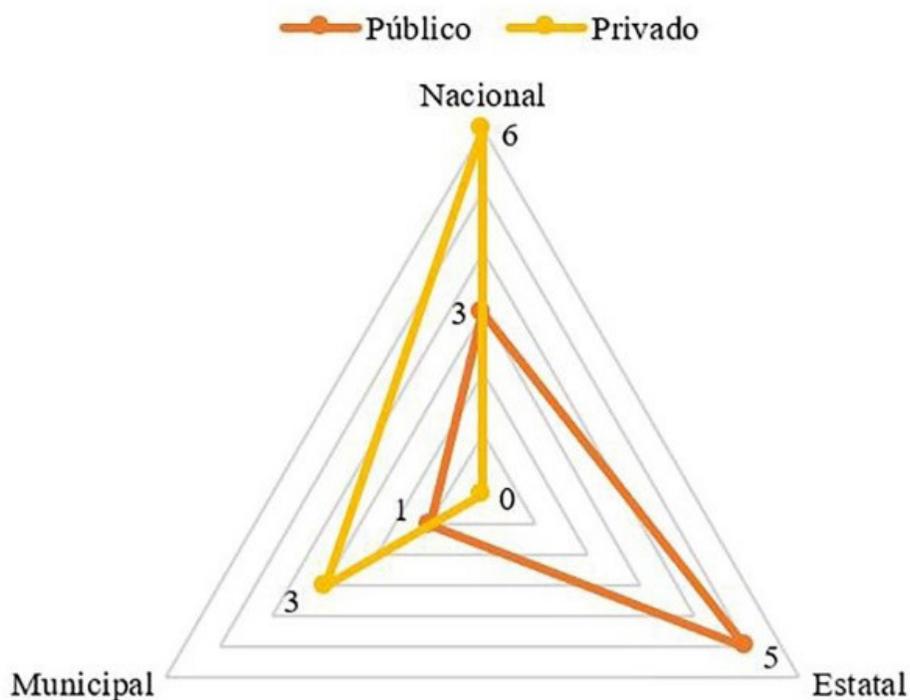
Fuente: elaboración propia a partir de información vectorial de la Secretaría de Planeación y Programación de la Presidencia de la República de Guatemala (SEGEPLAN) y del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), México.

Siguiendo el referente teórico de la economía política del desarrollo, en este trabajo se utilizaron métodos cualitativos. Se partió de una búsqueda exhaustiva y análisis de la literatura de tipo académico y reportes técnicos sobre la infraestructura de movilidad para las mercancías y personas en el periodo de 2005 a 2019 en la región trasfronteriza de México y Guatemala. Es importante señalar que la información recopilada y sistematizada sobre el tema se encontró en distintas dependencias ofi-

ciales. Además, hubo que integrar una base de datos propia, ya que existen pocos trabajos científicos sobre el tema de esta investigación en la zona de estudio. Si bien hay mucha literatura sobre la franja fronteriza, esta gira en torno a recursos naturales compartidos y migración, principalmente, pero no sobre infraestructura.

Posteriormente, desde un enfoque fenomenológico, tratando de obtener las perspectivas de los actores clave, se elaboró un mapa a partir de la identificación de actores del sector gubernamental a nivel nacional, estatal y municipal para el caso de México (particularmente, Chiapas) y a nivel nacional para Guatemala. El principal criterio para identificar a los actores era que su labor estuviera relacionada con el tema de infraestructura para el transporte y movilidad de bienes y personas. De ese mapa se seleccionaron 18 actores clave: nueve participan en el sector público y nueve en el sector privado (véase Figura 2).

**Figura 2.** Esfera y ámbito de acción de los entrevistados



Fuente: elaboración propia

Las dependencias u organizaciones donde colaboran se ubican en Tuxtla Gutiérrez, Tapachula y Ciudad Hidalgo, en Chiapas, y Guatemala (Guatemala), este dato se obtuvo a través de las entrevistas (véase Tabla 1).

**Tabla 1.** Cantidad de actores entrevistados por ubicación

Número	Localidad	Municipalidad/ Departamento	Estado/País
6	Tuxtla Gutiérrez	Tuxtla Gutiérrez	Chiapas, México
4	Tapachula	Tapachula	Chiapas, México
3	Ciudad Hidalgo	Suchiate	Chiapas, México
1	Puerto Chiapas	Suchiate	Chiapas, México
4	Ciudad de Guatemala	Guatemala	Guatemala

Fuente: elaboración propia

Para la entrevista semiestructurada se diseñó un instrumento con el objetivo de conocer el estado actual de la temática en la región, la problemática, los avances, las limitaciones y las propuestas sobre cómo mejorar o aplicar acciones para lograr un desarrollo real a nivel social y económico de la región. Las entrevistas se realizaron entre 2018 y 2019, se desarrollaron en los lugares de trabajo de cada actor clave y se obtuvo el consentimiento informado. Las conversaciones se grabaron en audio y fueron transcritas para, finalmente, realizar un análisis de estas a partir del método de la teoría fundamentada.

### **Marco contextual: frontera Chiapas-Guatemala**

De inicio se define la frontera como un límite político internacional en el que se puede ejercer el poder a través de una institución de gobierno y se establece la territorialidad y la capacidad coercitiva para evitar que las personas crucen de un lado a otro, con o sin documentación. Es una construcción social histórica en la cual las relaciones entre personas se gestaron desde tiempos anteriores y, al formar Estados, se dividieron en grupos y comunidades que guardaron costumbres y cultura compartida. Es un proceso abierto y contingente en el que, a pesar de las líneas de soberanía, continúan las prácticas materiales y culturales previas (García y Olivera, 2006).

Estos límites de Estado se establecen de forma internacional por medio de acuerdos, los cuales no siempre consideran la apropiación material y simbóli-

ca de las personas que ahí han vivido por tiempo prolongado. De igual forma, se establecen leyes, poder y barreras o pasos libres. Aparentemente los territorios fronterizos marcan discontinuidades, pero en realidad también se observan continuidades que solo dificultan el tránsito de las personas y mercancías. Así, la movilidad en las fronteras es una estrategia común que enlaza pueblos, costumbres, culturas y mercados de trabajo, para ello ha sido necesario reforzar la construcción de infraestructura; sin embargo, en algunas fronteras –sobre todo entre regiones empobrecidas– los desplazamientos de personas involucran poder, violencia, desigualdad y una geografía social que merece toda la atención de las investigaciones (Gutiérrez, 2009; Benedetti, 2011).

Las fronteras simbolizan un punto extremo del territorio nacional, en el cual hay discontinuidades espaciales; ahí los diversos grupos sociales de ambos lados pueden representar riqueza, conflicto, intercambio, contacto, violencia, reproducción, mercados laborales y el ir y venir diario; también simbolizan viajes de compra, migraciones transfronterizas itinerantes, dinámicas de mercado, flujos continuos de personas que entran y salen por diversas situaciones y geografías binacionales y fronterizas. Todos estos procesos se gestan sobre la infraestructura de transporte y sobre sus diversas modalidades. Es importante mencionar que algunas fronteras son menos atractivas para la inversión, incluso son lugares donde el desarrollo social y económico se realiza con la parsimonia necesaria y permite construir un espacio fronterizo altamente violento e inaccesible (Gutiérrez, 2009; Massey, 2006).

La movilidad en las fronteras implica, a veces, matices peligrosos. Hay pasos continuos de personas trabajadoras que están documentadas y cuyo origen-destino se puede contabilizar. Estos datos permiten localizarlos cuando se consideran perdidos y generar estadísticas sobre su participación en la economía binacional, entre otros datos. Sin embargo, esta llamada dinámica laboral transfronteriza tiene diversos cruces y es complicado contar con estadísticas fiables, a pesar de los esfuerzos realizados por las autoridades migratorias y sus instituciones (Rojas, 2017).

Las fronteras son escenarios amplios que permiten la importación y exportación de mercancías y el paso de personas para movilizarse en los diversos territorios; pero para que ello ocurra se deben resolver algunas barreras (Leonidou, 1995), a saber: escasez de información especializada sobre la exportación y sus métodos, la competitividad del mercado de destino, restricciones gubernamentales, costos, documentación y sus procesos, datos de adaptación del producto,

falta de personal calificado, problemas de idioma y cultura, cambio de divisas, estrategias de movilidad, de marketing, preocupación por el mercado interno y empresas que limitan su acceso a la información para exportar. A pesar de la diversidad de factores que limitan la competitividad en la frontera, la más relevante es la referente a la información: su acceso, exactitud, validez y disponibilidad global (Hutchinson, Fleck, Lloyd, 2009).

Para Jiménez, Estrella, Ruiz y Sánchez (2013), vencer las barreras en las fronteras implica que el fruto de la experiencia se utilice de manera proactiva, porque las condiciones de los mercados –sobre todo su inestabilidad– podrían vencer al más antiguo de los competidores. En este caso, las empresas con menor experiencia podrían sobrevivir ante la necesidad de exportar, ya que la inestabilidad las llevará a utilizar la diversidad de mecanismos de movilidad de sus mercancías, y esto abrirá sus opciones para utilizar la infraestructura e implicará modificar sus costes de transporte. Es posible decir, entonces, que la inestabilidad las obliga a diversificar y ello conduce a suponer que la movilidad en las fronteras debe presentar diversificación de tipos de infraestructura a fin de permitir que las empresas alcancen sus objetivos y sus países de origen logren su competitividad mundial.

Las fronteras son territorios con características particulares. Así ocurre en la frontera México-Guatemala, la cual tiene una extensión total de 573 km. En México 22 municipios colindan con la línea divisoria internacional y de ellos 18 pertenecen a Chiapas, mientras que en Guatemala son 23 los municipios colindantes: San Marcos (6), Huehuetenango (9), Quiché (1), Alta Verapaz (1) y Petén (6) y existen ocho cruces fronterizos formales entre ambos países, la mayoría en la colindancia entre Chiapas y Guatemala.

Bustamante (1989) define la dinámica transfronteriza como condiciones asimétricas de diversos tipos. En el caso de Chiapas, las condiciones se reproducen gracias a la movilidad de jornaleros en busca de trabajo; también se observan los flujos de guatemaltecos que cruzan hacia Tapachula, Chiapas, en busca de tiendas departamentales que, por el cambio de moneda, ofrecen productos con un valor monetario menor que en su país de origen. Analizar esta región fronteriza permite observar que, a diferencia de otras fronteras, la inversión empresarial y la atención institucional son mínimas. Esto genera rezagos en varias comunidades en ambos lados de la frontera, existiendo todavía comunidades que no han sido cubiertas en cuanto a equipamiento e infraestructura por estar ubicadas en áreas consideradas como no prioritarias. En este sentido, la importancia de analizar la

infraestructura está relacionada con los mercados, la competitividad, la productividad y el desarrollo económico y social.

Por su parte, Ruiz y Martínez (2015) consideran que la frontera México-Guatemala ha sufrido cambios históricos drásticos. Cabe mencionar que a partir del 2005 se convirtió en un punto de observación internacional, ya que la inseguridad de la región era un factor de impacto directo en los tratados comerciales internacionales. Asimismo, desde 2019 se intensificaron las medidas de contención y control migratorio, lo que condujo a otros sucesos importantes como la reorientación territorial del flujo migratorio y el cambio del estatus migratorio, esto debido a su «invisibilidad» a pesar de estar documentados; sin embargo, por los efectos del control de paso, las personas buscan estrategias para evitar ser regresadas o deportadas. Asimismo, los migrantes se insertan en otros mercados mejor remunerados, lo que aumenta su vulnerabilidad a la explotación laboral, la violencia y la discriminación. El objetivo principal de endurecer las medidas de control de acceso migratorio es contener el ingreso de migrantes en masa que se han organizado para abrir la frontera y dirigirse hacia Estados Unidos o entidades del norte de México a través de las llamadas «caravanas de migrantes» (Rojas, 2017).

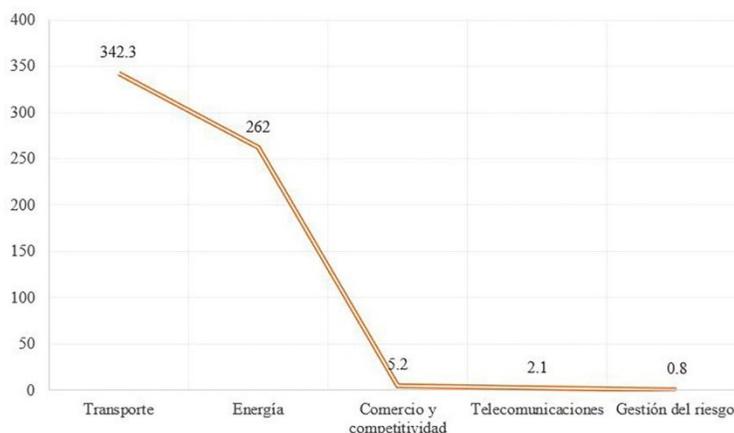
Cabe mencionar que este tipo de acciones han impulsado la participación de diversas organizaciones de la sociedad civil para abogar por las políticas migratorias integrales. Por ejemplo, la organización Sin Fronteras (2008) aborda los derechos humanos, seguridad para todos –en especial para niños y mujeres– y pide flexibilizar la obtención de documentos para ingresar al mercado laboral, todo esto en apego a la legislación y las normas internacionales.

En teoría, los tratados internacionales buscan salvaguardar las fronteras de los países más allá de intercambios comerciales. En este sentido, el hecho de que México firmara en 2008 la Iniciativa Mérida (IM) significó un esfuerzo por mantener la región sur del país en condiciones de paz con otros países de Centroamérica, disminuir el flujo migratorio indocumentado y la inseguridad derivada del narcotráfico. Este tipo de acuerdos también generaron inversiones sobre la infraestructura de movilidad de mercancías y personas, ya que se fueron liberando algunas limitaciones jurídicas que impedían la flexibilidad de traslados entre las naciones que firman el acuerdo (Chabat, 2010).

De igual manera, el Proyecto Mesoamérica (PM) –que incorporó elementos de la Iniciativa Mérida (IM)– se reactivó en 2008 en una reunión en la que participaron los mandatarios de México, Colombia y Centroamérica. En el periodo de 2008 a 2015 se aplicaron inversiones financieras por la cantidad de 3 077 mi-

llones de dólares a cargo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), el Banco de Desarrollo de América Latina CAF y el Fondo de Yucatán. En ese periodo se concluyeron 62 proyectos en el área de transportes (342.3 millones de dólares), energía (262 millones) comercio y competitividad (5.2 millones), telecomunicaciones (2.1 millones) y gestión del riesgo (0.8 millones de dólares) (Marín, 2017) (véase Figura 3).

**Figura 3.** Proyectos concluidos entre 2008 y 2015 por millones de dólares



Fuente: elaboración propia a partir de Marín, 2017.

En cuanto a la inversión en infraestructura vial, se pretendía unir a México con Panamá y establecer y eficientar los puestos fronterizos. Esto movería 95 % de las mercancías que se dinamizan en la región (Marín, 2017), pero también se daría certeza a la seguridad de la frontera con México para evitar más filtraciones sociales.

Así como los proyectos, acuerdos e iniciativas referidas, existe también una realidad histórica entre México (particularmente Chiapas) y Guatemala a partir de la presencia de una línea delimitada físicamente por el río Suchiate. Se muestra una frontera fragmentada y permisiva para el intercambio de bienes y servicios, así como en los flujos demográficos cotidianos de ida y vuelta, donde la revisión de documentos es mínima. En 2014, Ruiz y Martínez (2015) documentaron lo que sucede entre el área transfronteriza y conurbada de Ciudad Hidalgo (México)-Tecún Umán (Guatemala). Los autores describen una laxa actividad laboral y la movilidad de mercancías y personas entre estas dos unidades administrativas.

Los cruces de mercancías y personas, por cualquier vía, generan comportamientos o conductas que se desagregan en grupos o individualmente. El objetivo es que cada uno aproveche la oportunidad del intercambio de mercancías y personas, esto de acuerdo con sus propios intereses (Ruiz y Martínez, 2015), así es como se genera una identidad de frontera entre pobladores cercanos que cotidianamente viven la línea límite (Ojeda, 2009; Grimson, 2000).

Es importante precisar que la movilidad fronteriza es multipropósito; se involucran diversas condiciones sociales que configuran geográficamente una red. Además, las líneas fronterizas siempre han presentado una serie de trayectorias espacio-temporales de transportes, flujos, migraciones, viajes, desplazamientos y circulación (Benedetti, 2011). Los flujos de personas en las franjas fronterizas van conformando territorios en los que la sociedad civil establece redes, intercambios y seguridad.

Para algunos investigadores «las fronteras son experiencias de relaciones que van más allá de los controles aduaneros o migratorios» (Renoldi, 2013:137). A partir de esta afirmación es posible apreciar que las ciudades fronterizas son como «ciudades dormitorio»; tienen población flotante dedicada al comercio y el flujo de intercambio de mercancías y personas es continuo, formal e informal. El comercio se desarrolla de México hacia Guatemala, por el cambio de moneda, lo que favorece que los guatemaltecos visiten Chiapas para adquirir abarrotes y enseres domésticos pues son más económicos que en su país y el lugar de venta se beneficia de una mayor demanda de productos. Por lo tanto, los comercios en la franja fronteriza de Chiapas se diversifican a fin de lograr que ciudades como Tapachula sean puntos importantes de concentración de comercio, servicios, industria y transporte.

En este sentido, es común observar la diversidad de transporte –tanto formal como informal– en la frontera para el traslado de mercancías y personas. Históricamente las balsas han sido uno de los principales vehículos entre Chiapas y Guatemala y, aunque aún lo son, la franja límite se ve opacada por la inseguridad derivada de distintas fuentes. No obstante, a pesar de los problemas sociales, en la frontera se observa una vida cotidiana sin limitaciones de tipo jurídico. Los que nacen o crecen en esa dinámica se unifican y se identifican como un gran grupo demográfico que se reproduce día a día con los mismos principios socio-culturales. El Estado mexicano y el guatemalteco no intervienen, ven la construcción diaria de una permisividad entre los actores locales, los comerciantes y los transportistas (Ruiz y Martínez, 2015).

Al respecto, cabe resaltar el análisis de Benedetti (2011) que indica las discontinuidades espaciales que se territorializan por los distintos grupos sociales; estas pueden ser fuente de riqueza, factor de conflictividad, lugar de intercambio, espacio de contacto y siempre reflejarán las asimetrías estructurales y coyunturales de la frontera (Dávila, Kessel y Levy, 2002).

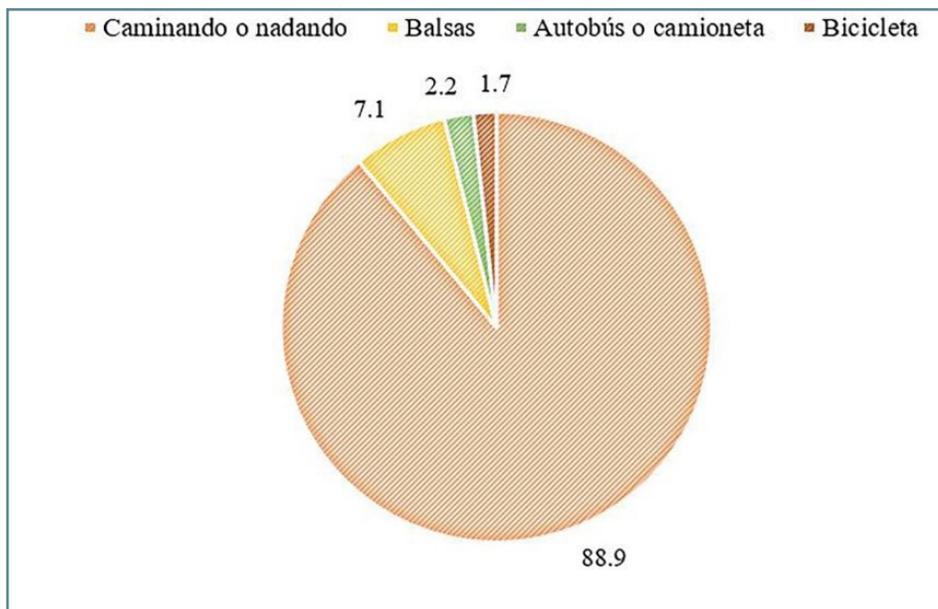
En este sentido, las condiciones sociales y económicas de la región Chiapas-Guatemala presentan situaciones que se diversifican y pueden resultar favorables –o no– para el desarrollo económico de la frontera. Por ejemplo, los ejidatarios, educadores y sectores sociales en pobreza y pobreza extrema logran armar grupos de control territorial que afectan el tránsito de los transportes terrestres; por su parte, también existen aquellos que, armados, forman circuitos de exportación motorizados que van desarrollando estrategias de movilidad de mercancías y personas para sus propios intereses. Estas actividades desestimulan la garantía de un crecimiento comercial, ya que los mismos medios de transporte se ven afectados de forma directa e indirecta (Ruiz y Martínez, 2015).

## Movilidad de personas y bienes

### *Movilidad de personas*

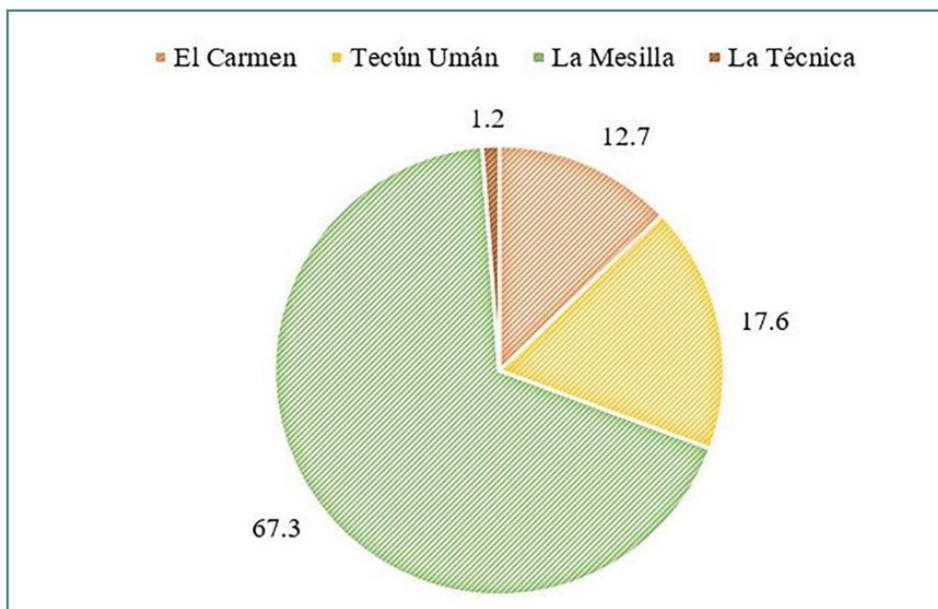
Como se mencionó, la movilidad de personas en la frontera permite la construcción de mercados binacionales, los cuales son aprovechados por los empresarios del comercio, los servicios y el transporte. En la frontera sur de México con Guatemala existe un paso continuo de personas cuya entrada y salida puede darse el mismo día o la misma semana, esto de acuerdo con sus condiciones de trabajo. Por ejemplo, 88.9 % de las personas cruzan caminando o nadando; 7.1 % lo hace en balsas; 2.2 % en autobús o camioneta y 1.7 % en bicicleta (véase Figura 4). Las ciudades guatemaltecas por las que cruzan son El Carmen (12.7 %), Tecún Umán (17.6 %), La Mesilla (67.3 %) y La Técnica (1.2 %), principalmente (véase Figura 5). De todos ellos, 94.5 % cruza para trabajar en México; 2.6 % para ir hacia Estados Unidos y 1.8 % para vivir en México (Encuesta sobre migración en la frontera sur de México, 2013).

**Figura 4.** Modos de desplazamientos en cruces continuos de personas



Fuente: elaboración propia a partir de información de EMIF, 2013.

**Figura 5.** Principales ciudades guatemaltecas de cruce continuo



Fuente: elaboración propia a partir de información de EMIF, 2013.

Para «pasar» o «cruzar» de Guatemala a Chiapas las personas tienen una Forma Migratoria de Visitante Agrícola (FMVA). En 2007, la FMVA era un documento único para ingresar a territorio mexicano y acceder al mercado laboral. El cruce de manera documentada se realizaba, hasta 2008, con un «pase local»; posteriormente cambió a una Forma Migratoria de Visitante Local (FMVL); sin embargo, esta no permite realizar actividades remuneradas. En la actualidad se han implementado otras formas de control en el paso de personas, ya que la inseguridad ha obligado a la documentación forzosa de un pasaporte vigente tramitado en Guatemala.

En 2014 se instauró en México el Programa Integral Frontera Sur. Su objetivo era proteger y salvaguardar los derechos humanos de los migrantes que ingresan al territorio mexicano; también se visualizaba ordenar, en diversas modalidades, los cruces internacionales a fin de favorecer el desarrollo y la seguridad de la región fronteriza entre Chiapas y Guatemala. Los resultados del programa fueron cuestionados debido al aumento de deportaciones y operativos que incluían cierto nivel de violencia y aumento de vulnerabilidad de las personas.

Del mismo modo, en 2014 se formuló y firmó el Acuerdo Laboral entre el Ministerio de Trabajo –de Guatemala– y la Secretaría de Trabajo y Previsión Social –de México–. Era un documento que establecía un programa binacional de trabajo y vinculación económica. Sin embargo, las condiciones laborales fueron olvidadas, como en el resto de los acuerdos firmados para la misma región en otros contextos históricos. Lo que sobresale es la inversión de la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), que a partir de 2015 impulsó cierto mejoramiento de las instalaciones de infraestructura para la movilidad de trabajadores agrícolas de Guatemala y del sistema de transporte para disminuir su precariedad (Rojas, 2017); esto se reflejó en el mantenimiento de carreteras, en un mayor número de caminos saca cosecha y en un tramo de carretera de Tapachula hacia Ciudad Hidalgo, donde se abrieron un par de rutas de transporte que pasan por diversos poblados y llegan hasta Tapachula.

En 2018 se incrementó el número de indocumentados debido a que las personas fueron forzadas a obtener un documento migratorio –anteriormente pasaban de forma cotidiana sin necesidad de papeleo–; sin embargo, obtener los papeles era costoso en tiempo y moneda, por ende, las personas decidieron buscar otras opciones para continuar su paso fronterizo y asistir a sus actividades laborales (Knippen, Boggs y Meyer, 2015; González 2010).

Entre las principales causas de la movilidad de personas en la región de la frontera México-Guatemala están la violencia, los riesgos por la inseguridad, la bús-

queda de empleo o bien por causas relacionadas con eventos del medio biofísico que puedan impactar a nivel de desastres ambientales. El problema de la violencia como causa de movilidad fue señalado reiteradamente durante las entrevistas a los actores clave, quienes mencionaron las formas estructurales de violencia (inequidad y pobreza), abusos físicos, verbales y psicológicos (golpes, secuestros, acoso por pertenecer a grupos sociales determinados), entre otros aspectos. La segunda causa importante es la movilidad como una estrategia para huir de situaciones de riesgo de origen humano, desastres naturales o de carácter antropogénico, como conflictos sociales, posibilidad de explosiones y accidentes tecnológicos. Por último, la violencia macroeconómica en la que el capital impone sus condiciones, así como la construcción de obras, obliga al desplazamiento de personas que pierden sus tierras a causa de la implementación de equipamiento o infraestructura. La tercera causa de movilidad es la violencia intrafamiliar, de género y la homofobia (Coraza y Arriola, 2017).

Los países con mayor índice de movilidad de personas hacia México son Honduras, El Salvador y Guatemala. En 2015 y 2016 del total de solicitudes de refugio en México estos países representaron 91.6% de los solicitantes (COMAR/SEGOB, 2017).

Respecto a la búsqueda de empleo y de una actividad remunerada, es común encontrar que en las fronteras del mundo exista movilidad cotidiana –de paso– exclusiva para realizar actividades laborales. La frontera entre México y Guatemala no es la excepción; en este sentido podemos identificar: actividades en las zonas cafetaleras, el mercado de venta de bienes, los trabajos de oficios (albañilería, plomería, etc.), los empleos temporales, los empleados en el sector de servicios domésticos, el sexoservicio, choferes, entre otros. Lo anterior remite a pensar en que la movilidad fronteriza tiene el objetivo de acceder al empleo, a la reproducción de la fuerza de trabajo y la interconexión de actividades económicas.

En datos más recientes se reconoce que la economía chiapaneca fue modificada y dejó de estar relacionada exclusivamente con el mercado laboral agrícola. Ahora, las mujeres guatemaltecas que van hacia Chiapas llevan un modelo combinado entre el servicio doméstico y el comercio informal, al cual, además, se suman niños y personas de la tercera edad. Cabe mencionar que se reconoce como informal por varios aspectos, como los escasos datos sobre estos grupos, la forma en que «pasan» a territorio mexicano, el tiempo, la actividad, si existe abuso, etc. (Nájera, 2011). Por su parte, Castillo (2017) explica que en las últimas dos décadas se incrementó la ocupación laboral de los guatemaltecos en ámbitos urbanos de

Chiapas, esto en espacios como bares y restaurantes, otros más en talleres mecánicos, herrería y construcción, principalmente.

### *Movilidad de mercancías*

Por su parte, la movilidad de mercancías es un factor predominante en la competitividad y en la diversificación de las economías regionales y locales (Díaz, 2014). Al respecto, el desarrollo de la infraestructura para el transporte varía en la entidad chiapaneca. En 2015 los indicadores sobre inversión en Chiapas para generar infraestructura de transporte carretero y aéreo fueron similares al promedio nacional. Datos de Hausmann, Espinoza y Santos (2015: 9) indican que Chiapas recibió una Inversión Extranjera Directa (IED) de 97.8 millones de dólares (mdd); ello representa 0.5% a nivel nacional. La inversión en infraestructura ferroviaria, portuaria y marítima fue menor (Hernández et al., 2009).

La escasa productividad que existe en Chiapas se registra en las publicaciones de García y Martner (2018), Miguel (2001) y Miguel y Heredia (2004). Los autores confirman a la región de estudio como un destino de mercancías que serán exportadas por su frontera, pero que no se asocian con la productividad local, sino con la del norte y el bajío de México. A pesar de ser un nodo para el intercambio a la internacionalización del producto, en Chiapas escasamente se invierte en la diversificación de los medios de movilidad, dado que se utiliza, en mayor escala, el transporte de camiones y tráileres.

Los productos originados a nivel local suman cantidades menores para su distribución a nivel internacional, por lo que solo se tienen productos locales movilizadas por camiones más pequeños hacia las ciudades o comunidades de mayor concentración demográfica. Otra cara del transporte de carga es la concentración geográfica para su traslado a mercados internacionales en un punto de la aduana en Suchiate. Sin embargo, en la región cercana a la frontera se agrupan una serie de problemas y necesidades que requieren inversiones estatales o nacionales (Dávila et al., 2002).

Los ejemplos más importantes remiten a los usos del suelo que se expanden hacia lo urbano sin control reglamentario, lo cual propicia el desorden territorial y la peligrosidad por la falta de caminos y espacios para que los camiones realicen sus maniobras de carga y descarga. Del mismo modo se limita la inversión en mejorar los caminos saca cosecha para beneficiar a los campesinos o productores

agrícolas independientes y la estructura urbana del municipio debe reorientar y reclasificar los horarios de trabajo de cargas y descargas, esto sin recursos para invertir en el mejoramiento de sus calles, las cuales se desgastan por el uso de transportes pesados.

Anteriormente se mencionaba la posibilidad de realizar proyectos de desarrollo de puertos pivote para así impulsar el desarrollo económico del sur de México, particularmente Chiapas, dado que esto ampliaría el comercio hacia el sur-sureste. Eran proyectos de puertos con la capacidad para transbordar la mercancía hacia otros lugares más allá de su área de influencia. Se utilizaba una interconexión con vialidades carreteras o vías férreas. Sin embargo, la inversión en Chiapas para los puertos era mayor a la esperada. Uno de los problemas relacionados es su ubicación geográfica, pues los convierte en costosos por su mantenimiento y capacidad reducida, además de tener menor infraestructura de conectividad (Martner, 2002).

Como se mencionó previamente, la región fronteriza entre Chiapas y Guatemala aún debe librar diversos obstáculos para impulsar su competitividad global; del lado mexicano los indicadores sobre exportación, tiempos de carga y descarga, restricciones gubernamentales, documentación, costos de documentación, falta de adaptación al mercado regional y global y la falta de inversión institucional detienen la expansión socioeconómica y la competitividad a nivel regional nacional (Hutchinson et al., 2009).

En cuanto a la movilidad de mercancías –en particular el ferrocarril– se debe notar que, a pesar de que el servicio lo ofrezca una sola empresa en las estaciones de carga y descarga, se genera un punto multimodal para la distribución de la mercancía. Esto puede ser atractivo para los inversionistas, ya que se pierde el poder significativo en el mercado del transporte, es decir: el monopolio. La logística de transporte requiere especialización, modernización continua, capacitación del personal y revisión de las normativas locales que se tengan, a fin de planificar las zonas de influencia de un punto multimodal para evitar accidentes, desgaste de caminos, inseguridad y monopolio de las inversiones (Dávila et al., 2002; Hernández, et al., 2009).

Desde 1996 hasta la fecha, las conexiones del ferrocarril con los puertos tienen grandes limitaciones por la geografía del lugar, la localización, el uso de suelo, así como la concentración de inversión en la ruta específica hacia los puertos. El ejemplo más claro de ese año fue Puerto Morelos en Chiapas, que por la necesidad de

inversión continua en el azolvamiento se cerró y desvió la carga hacia el Puerto Quetzal, en Guatemala (Dávila et al., 2002).

En Chiapas debe desarrollarse una red de puertos que apoye la movilidad de mercancías hacia otros mercados que México aún no ha explotado. Incluso, el sustentar correctamente este tipo de proyectos podría incentivar la inversión en infraestructura sobre movilidad terrestre y ferroviaria en el estado. Continuar con la baja inversión en los puertos en Chiapas podría convertirlos en obsoletos debido a que, según Martner (2002), se están construyendo buques más grandes y veloces que reestructuran rutas y servicios que amplían sus mercados con la consecuente desaparición de otros. En este sentido, es pertinente no solo enfocar los esfuerzos a crear alianzas navieras con servicios en líneas regulares, sino que se requieren también las alianzas globales de tipo multicontinental, pues serán el nuevo eje del transporte marítimo. De hecho, actualmente ya se reconocen cuatro alianzas internacionales.

El realizar diagnósticos y propuestas ante la necesidad de movilizar mercancías y personas exige visualizar un contexto más amplio que vaya más allá del trazo de las líneas y que implique, por ejemplo: la inversión, la licitación, el tiempo requerido en recuperar la inversión relacionada con el costo del transporte, la normativa y la adquisición del suelo. Esto último supone revisar la tenencia de la tierra, desincorporar, desregular y analizar si es o no necesario el subsidio al servicio.

Un tema que también debe ser considerado para el análisis de la movilidad de personas y bienes es el impacto en infraestructura de transporte y logística derivado de los desastres originados en el medio natural. Si bien este tema ha sido poco abordado en relación con la infraestructura, cabe mencionar que la actividad de los fenómenos de origen natural es importante en el análisis de todo territorio. Por ende, es necesario tomar en cuenta el impacto de los fenómenos naturales ocurridos en la franja fronteriza Chiapas-Guatemala, ya que tan solo en 2005 las pérdidas materiales en Centroamérica –entre ellas, la infraestructura del transporte– se contabilizaron en más de seis mil millones de dólares.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> De acuerdo con cifras de la Secretaría de Gobernación (SEGOB), el Centro Nacional de Prevención de Desastres (CENAPRED) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el huracán Stan que golpeó Chiapas tuvo un impacto considerable en su infraestructura vial y urbana; ese año hubo 86 muertos, 253825 personas que se quedaron sin casa y las pérdidas materiales fueron de más de un millón de dólares; el único lugar por donde Chiapas podía recibir víveres, personal y otros apoyos era Puerto Chiapas; la llegada de los marinos llevó oportunidades de acceso a alimento, agua y otros enseres (SEGOB/CENAPRED/CEPAL, 2006).

## Resultados

En esta sección se presentan los resultados obtenidos a partir de las entrevistas a actores clave, tanto del sector gubernamental como del privado. A partir del referente teórico de la economía política del desarrollo se identificaron las principales problemáticas sociales, económicas y geográficas en torno a la infraestructura para la movilidad de bienes y personas en la frontera Chiapas-Guatemala. Cabe señalar que un elemento común mencionado en las entrevistas fue la incertidumbre por parte de los actores mexicanos respecto a la continuidad de los proyectos a efectuar y los proyectos que se han quedado detenidos, principalmente por el cambio de administración federal (2018). Fue evidente una desvinculación de objetivos y órdenes jerárquicos de importancia en los proyectos de la región. De manera reiterada las personas entrevistadas hicieron referencia a la pérdida de uno de los proyectos con mayor esperanza económica. Se pensaba que las Zonas Económicas Especiales (ZEE) impulsarían al estado de Chiapas para la exportación por vía terrestre y marítima; pero ante su cancelación, el panorama es incierto. También se mencionó el recorte de personal y la desaparición de instituciones de índole económica y de promoción empresarial, lo cual desalienta la competitividad regional. Como parte del plan económico de la actual administración, la Vocería del Gobierno de la República precisó que, como parte de su plan económico «se priorizarán proyectos de desarrollo regional, como el Tren Maya, la refinería de Dos Bocas y el Corredor Transistmico» (Hernández, 2019).

Del mismo modo, por parte de la Secretaría de Economía se reconoció que hace falta infraestructura para la exportación hacia Centroamérica; lamentablemente, la frontera sur ha sido escasamente vigilada y ahí se permite el paso de productos primarios, como huevo, harina de maíz, abarrotos, entre otros; cabe mencionar que este tipo de actividades afecta directamente a los comerciantes locales y regionales.

Por su parte, a nivel municipal se observan desigualdades severas, tanto a nivel social como económico. Algunos municipios como Tapachula tienen mayor actividad económica y, por su cercanía con la región fronteriza, están en la construcción de nuevos proyectos que incentiven la economía local, pero que, pese a sus planteamientos, no parecen estar interesados en el desarrollo regional.

En el municipio de Suchiate, Ciudad Hidalgo va superando escasamente la perspectiva simbólica que se tiene de ella sobre aspectos como la inseguridad y la flexibilidad en el paso continuo de personas entre México y Guatemala, entre otros. Esta es una identidad creada con el tiempo y que, por la situación de mi-

gración indocumentada y la inseguridad de los grupos armados, se observa como un punto de inseguridad nacional. No obstante, Ciudad Hidalgo es un hito importante en el que debe existir la voluntad política para incentivar la competitividad a nivel internacional, pues desea convertirse en una ciudad diversificada, donde las unidades multimodales de transporte sean un punto clave para el desarrollo y donde también se plantea introducir industria mediana a fin de impactar en menor medida al medio ambiente, dar paso a la construcción de vivienda en fraccionamientos planificados, así como engrosar y diversificar las vialidades.

En cuanto a Tapachula, durante las entrevistas destacó la referencia a la relevancia del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS). El plan hace énfasis en tener las inversiones focalizadas, con presupuestos consolidados que busquen mejorar la calidad de vida de los habitantes y ampliar las opciones de los empresarios para la movilidad de sus mercancías y su personal de trabajo. En diciembre de 2019 se logró concluir y aprobar el PIMUS que contempla también el Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público a Personas con Discapacidad (FOTRADIS), Terminales de Corto Recorrido y el Programa de Capacitación al Sector. Asimismo, a nivel estatal resalta la participación de Sistemas de Transporte Urbanos de Tuxtla y Tapachula, S.A. de C.V., la Sociedad Operadora del Aeropuerto Internacional Ángel Albino Corzo (SOAIAAC), el Grupo Interinstitucional de Movilidad Urbana, la Mesa de Seguridad para la Construcción de la Paz Región 11, el Comité de Ética, entre otros (Cintalapanecos, 2019). Todo esto es un avance sustancial que permite ampliar de forma incluyente las oportunidades para la movilidad de personas. Es relevante mencionar que la seguridad es el reto más importante a nivel nacional y local en ambos lados de la frontera, dado que las caravanas de inmigrantes han generado incertidumbre entre los mexicanos, norteamericanos y entre los mismos centroamericanos. En este sentido, los centroamericanos que invierten en Chiapas exigen el derecho a la seguridad, tranquilidad y vigilancia para que las familias puedan salir de nuevo a realizar su vida cotidiana.

El sector empresarial resaltó la necesidad de diversificar las economías y propuso abrir las costas de Chiapas al desarrollo turístico por medio de la capacitación a los habitantes de esas regiones y a través del financiamiento de proyectos a futuro. Todo ello a fin de que las personas dejen de ser dependientes de la pesca y se capaciten para fortalecer el sector turístico. Este sector menciona la necesidad de inversión en una central de abastos y un centro de logística en la ciudad de Tapachula, ya que varias de las bodegas se quedaron dentro de la mancha urbana y se han ajustado los horarios para la circulación de ciertos transportes a horarios restringidos.

En cuanto al comercio formal, se reconoce que hay infraestructura limitada para el total de cargas y pasos que se registran, por lo que existe necesidad de invertir en su actualización y ampliación, tanto en Tapachula como en Ciudad Hidalgo. Otro tipo de inversión, que ya se ha manifestado, es la instalación de industria maquiladora de exportación por parte de los empresarios del norte. Ellos envían sus mercancías vía terrestre, llegan a Ciudad Hidalgo y son almacenadas por un tiempo para luego cruzar la frontera. Esto puede ser considerado como un ajuste o una diversificación de las actividades económicas, ya que es posible ofertar servicios para los productores y exportadores, como bodegas, estacionamientos para camiones, centros logísticos de armado, entre otros.

Aunque es costoso, el mantenimiento de la infraestructura es necesario pues forma parte del desarrollo de la región y también se traduce en un punto de apoyo cuando suceden desastres de origen natural. El ejemplo más reciente fue el huracán Stan, en 2005, pues la mayoría de los caminos se vieron afectados, por lo que la vía marítima fue la única opción para recibir víveres, ropa y al personal de la Marina y el Ejército mexicano que apoyaron a la población. Como puede verse con este ejemplo, el tema de los recursos financieros es una limitante en la elaboración de proyectos en Chiapas.

En síntesis, y con base en las entrevistas, podemos decir que las principales problemáticas identificadas se concentran en:

- Falta de una política pública que impulse el desarrollo de la infraestructura de transporte y logística en la frontera sur y que, al mismo tiempo, incentive la inversión en operaciones regionales de interconexiones logísticas en las que participen transportes multimodales, embarcaciones, ferrocarril, autopistas y carreteras, así como el transporte aéreo.
- No se reconoce, a pesar de su potencial, a la frontera Chiapas-Guatemala como un sitio para invertir y participar en la competitividad internacional al impulsar su diversidad en el transporte de mercancías y personas.
- Se requieren planes para el ordenamiento del territorio, buscando un desarrollo articulado de la infraestructura con las condiciones socioeconómicas de las distintas áreas de la región. Por ejemplo, Tapachula es una ciudad con más servicios y comercio en la que se ofrecen actividades para el turista y el inversionista, por lo cual debe enfocar sus gestiones en revisar sus conexiones de caminos con las carreteras; por su parte, Ciudad Hidalgo requiere instrumentos jurídicos que den certeza a las construcciones, dimensiones y necesidades de las actividades económicas que se pretende desarrollar. En

esos instrumentos se deben incluir los trazos anchos de calles para el manejo de camiones y tráileres, lugares de intercambio modal y el desarrollo del ferrocarril a lo largo de las unidades de producción con una línea que apoye su carga, descarga y continuidad de viaje.

- Es notoria la falta de coordinación entre los diferentes sectores y dependencias de gobierno —en sus distintos niveles— para el uso de presupuestos que incentiven la construcción de infraestructura multimodal, nuevas formas y rutas de movilidad comercial y de personas.
- Hace falta voluntad política en la promoción de iniciativas público-privadas que permitan el desarrollo de infraestructura de transporte y logística, así como incentivar proyectos prioritarios para la competitividad del comercio regional e internacional.
- Existen fallas al impulsar proyectos estratégicos, como el Proyecto Centro Regulador de Tráfico vehicular, la Terminal Multimodal y el Centro logístico en Ciudad Hidalgo. Un punto central es la actual desarticulación entre los nodos logísticos estratégicos de la zona (Ciudad Hidalgo, Libramiento Sur de Tapachula, Puerto Chiapas, Aeropuerto Internacional de Tapachula) producto de carencias institucionales y de planificación y ordenamiento territorial .
- Dos problemas transversales al resto de las problemáticas, son la inseguridad en la región y la migración continua de grupos sin documentación, ya que la histórica complicidad de problemas de informalidad en el comercio y en el traslado han sido adoptados por los grupos armados que ahora movilizan mercancías y personas.
- Los constantes bloqueos de vías de comunicación terrestre por donde circulan camiones y tráileres que llevan alimentos perecederos provocan que la comercialización disminuya. Algunos entrevistados relacionaron estas acciones como causantes del impacto negativo en la economía regional y en el comercio internacional.
- Finalmente, pero no menos importante, es el problema de los desastres de origen en el medio biofísico. También debe ser un factor de innovación en la elaboración de normas para construcción, de documentos para su mitigación, de normativas para la revisión e inversión continua de la infraestructura del transporte; al respecto, el apoyo de SEDATU puede ser una instancia conveniente para financiar los documentos necesarios para ordenar el territorio y planificar con menor amenazas antrópicas.

## Consideraciones finales

Al seguir la perspectiva de la economía política del desarrollo, el trabajo de campo fue revelador para mostrar la relación entre variables sociales, económicas, políticas y geográficas, entre las cuales podemos mencionar: los problemas de pobreza extrema, la inseguridad social, las desigualdades entre municipios de la región, el factor de incertidumbre a causa de grupos armados, los cambios de gobierno que dejan proyectos inconclusos y los riesgos por fenómenos hidrometeorológicos. Todo ello es el contexto en el que interacciona el déficit de calidad y cantidad de infraestructura para la movilidad de bienes y personas, la cual bien podría ser un elemento central de competitividad de la región de ambos países, aunque requiere atención urgente para su mantenimiento y para la inversión en nuevas tecnologías.

Para mostrar la relación referida entre variables se retomó lo expresado en distintas entrevistas en las que se explica la falta de inversión en infraestructura a causa de la inseguridad en la región. A su vez esta inseguridad se presenta como resultado de la desigualdad socioeconómica y la poca o nula inversión que se aplica en la zona de estudio. Ciertamente, el desarrollo en todos los rubros ha sido paulatino, lento y asimétrico en relación con el resto de cada país. El tiempo pasa y los problemas siguen siendo los mismos, entre ellos se observa el ausentismo institucional. Ante la falta de coordinación y colaboración para el logro de una meta común, se responsabilizan unos a otros para justificar su ausencia en lo que les compete de acuerdo con la el marco normativo e institucional vigente.

El cambio de proyectos del nuevo gobierno de México (2018) detuvo el desarrollo y la inversión proyectada por los empresarios regionales y nacionales. Desechar las zonas económicas especiales por implementar el Corredor Interoceánico del istmo de Tehuantepec se traduce en objetivos totalmente distintos para el desarrollo económico y regional. Asimismo, las ZEE eran zonas de inversión para el desarrollo industrial, comercial y la ampliación de infraestructura para la movilidad de mercancías a través de carreteras, vías férreas y puertos marítimos en Chiapas, mientras que el Corredor referido, significa invertir en 309 kilómetros de reconstrucción de vía férrea entre los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, en un intento por competir con el Canal de Panamá.

En cuanto a la infraestructura para movilizar mercancías y personas, la participación municipal y estatal es escasa. Mucho menor la participación del sector empresarial que, a pesar de ser el que más utiliza y deteriora la infraestructura,

participa de manera limitada en su mantenimiento y expansión, siendo paradójicamente el sector que recibe mayor beneficio económico.

Asimismo, es evidente que existe un rezago tecnológico en la región y esto es una limitante importante que ya debería estar solucionada dada la continua mediación de las aduanas de ambos países por el intercambio de mercancías. Sin embargo, este rezago es aún mayor en el lado guatemalteco. En apariencia, el afán de expansión de los mercados y de la competitividad es inexistente.

Los actores clave entrevistados hicieron patente la ruptura geográfica y social en la región, pues se observa rezago en algunos lugares y la oportunidad de desarrollo en otros, situación histórica que predomina desde hace más de 20 años (Dávila et al., 2002). La región fronteriza entre Chiapas y Guatemala podría representar un hito de frutos económicos con un desarrollo social y económico que repuntaría de manera importante. No obstante, existen grupos empresariales que deciden hacia dónde enfocar y canalizar los apoyos a la población y a las instituciones gubernamentales, dejando en el olvido a municipios que destacan por su segregación, tales como Tenejapa y Maravilla Tenejapa en la frontera chiapaneca y Tacaná, San Marcos, en la frontera guatemalteca. Ahora bien, podemos afirmar que hace falta impulsar a los sectores manufacturero y turístico de la región, así como la implementación de políticas públicas enfocadas a invertir en infraestructura para el transporte de carga y personas, ya que esto facilitaría el intercambio productivo, la diversificación en los comercios y el apoyo al campo para elevar el rendimiento agropecuario, artesanal, cultural y gastronómico, todo esto para mejorar la calidad de vida de los habitantes.

De igual forma, el fomento a la firma de acuerdos internacionales para facilitar el intercambio de mercancías incrementaría la inversión para la conectividad entre Chiapas y Guatemala, lo cual permitiría extender las redes de transporte, las opciones de movilidad de mercancías y favorecería la fluidez de los productos locales hacia mercados nacionales e internacionales.

También se requiere generar concientización en los empresarios sobre las necesidades fronterizas y la oportunidad económica de la movilización de mercancías a nivel global. Es importante mencionar que existen diversos puntos multimodales que pueden construirse y desarrollarse en Chiapas y Guatemala y esto puede incentivar a los empresarios a formar alianzas con el gobierno para abrir rutas carreteras de cobertura nacional que impulsen la actividad portuaria y las naves de logística de transporte multimodal de tipo fronterizo y competitivo.

Por su parte, Guatemala ha detenido su avance tecnológico, lo cual limita las transacciones internacionales y, con su normativa, impide que los mexicanos circulen con sus unidades de transporte en el territorio guatemalteco. Esto requiere apoyo de México hacia Guatemala para incorporar un acuerdo de innovación tecnológica que vaya acompañada de una logística sofisticada para el transporte de carga, con ferrocarril y con conexión hacia los puertos Chiapas y Madero.

Cabe mencionar que el trabajo vertical de las instituciones mexicanas es otro obstáculo para el desarrollo, ya que la obtención de presupuesto para ampliar o dar mantenimiento a los caminos y carreteras de Chiapas a nivel municipal es complicada. Los recursos para el rubro de pavimentación se han etiquetado solo para áreas urbanas rezagadas, por lo que se debe licitar por otras vías un presupuesto que financie el mantenimiento de las carreteras. Hasta ahora, Chiapas espera que el gobierno federal ofrezca apoyo por medio de subsidios y aleja a los funcionarios y a la población de solucionar los problemas estructurales del sureste. Este actuar va agotando el trabajo de las personas interesadas en forjar un desarrollo social contundente y en elaborar estrategias para cumplir punto a punto con ideas que ofrecen rentabilidad económica y que exigen una nueva visión social.

Es necesario impulsar la competitividad comercial de la región mediante la diversificación de transporte de mercancías y personas, del mantenimiento e inversión en la infraestructura de movilidad y del logro de alianzas con otras regiones cercanas para ampliar las áreas de influencia de los servicios de transporte. Todo ello podría acelerar la economía local y regional. En este sentido, el Instituto Mexicano del Transporte establece una serie de indicadores por tipo de transporte y su utilización que puede ayudar a la evaluación de los problemas de interconexión, de limitaciones o incentivación de inversión en transportes y su diversificación.

Finalmente, es menester señalar un elemento poco abordado en relación con la infraestructura para la movilidad de bienes y personas: los riesgos por fenómenos naturales en la región, los cuales también han sido factores que contribuyen a la limitación en la infraestructura terrestre, ferroviaria y marítima y deben ser considerados en un plan para la creación, el mantenimiento y el desarrollo de dicha infraestructura en la región transfronteriza Chiapas-Guatemala.

## Bibliografía citada

- Abedrapo B., Eduardo. (2011). *Aspectos institucionales para el desarrollo de megaproyectos de infraestructura de transporte en Latinoamérica*. *Diálogo Regional de Política*. Informe. Gobierno de la República Popular de China: Fondo de Fortalecimiento de la Capacidad Institucional (ICSF), disponible en <<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Aspectos-institucionales-para-el-desarrollo-de-megaproyectos-de-infraestructura-de-transporte-en-Latinoam%C3%A9rica.pdf>> (consulta: 06/05/2020).
- Arvis, Jean-François, Monica Alina Mustra, Lauri Ojala, Ben Shepherd y Daniel Saslavsky. (2012). *Connecting to Compete 2012: Trade Logistics in the Global Economy*. Washington, DC: World Bank, disponible en: <<http://hdl.handle.net/10986/12689>>.
- Benedetti, Alejandro. (2011). Lugares de frontera y movilidades comerciales en el sur sudamericano. Una aproximación multiescalar. En Edgar Aparicio Da Costa, Gustavo Villela Lima da Costa, Oliveira Machado y Marco Aurelio (Org.). *Fronteiras em foco* (pp. 33-55). Brasil: Universidade Federal de Mato Grosso do Sul.
- Bustamante, Jorge. (1989). Frontera México-Estados Unidos: reflexiones para un marco teórico. *Frontera Norte*, 1(1), pp. 7-24, doi: 10.17428/rfn.v1i1.1666
- Carter, Joseph, John Pearson y Lay Peng. (1997). Logistics berries to international operations: The case of the people's Republic of China. *Journal of Business Logistics*. *Oak Brook*, 18(2), pp. 129-145.
- Castillo, Manuel Ángel. (2017). Movilidad transfronteriza entre Chiapas y Guatemala: Políticas migratorias y de seguridad en el contexto actual, *Entre Diversidades*, (8), pp. 53-82, doi: 10.31644/ED.8.2017.a02
- Cintalapanecos. (2019). Chiapas avanza en materia de movilidad y transporte: Aquiles Espinosa. *Cintalapanecos*, 19 de diciembre, disponible en: <<http://www.cintalapanecos.com/chiapas-avanza-en-materia-de-movilidad-y-transporte-aquiles-espinosa/>> (consulta: 01/06/2019).
- Comisión Mexicana de Ayuda a Refugiados (COMAR)/Secretaría de Gobernación (SEGOB). (2017). *Estadísticas 2013-2017, 1er Trimestre*. México: Secretaría de Gobernación, disponible en: <[http://www.comar.gob.mx/work/models/COMAR/Resource/267/6/images/ESTADISTICAS\\_2013-2017\\_1er\\_Trim.pdf](http://www.comar.gob.mx/work/models/COMAR/Resource/267/6/images/ESTADISTICAS_2013-2017_1er_Trim.pdf)> (consulta: 9/03/2018).
- Coraza de los Santos, Enrique y Luis Alfredo Arriola Vega. (2017). *La movilidad forzada vista desde la frontera sur mexicana: Informe OBIMID*. España: Observatorio Iberoamericano sobre Movilidad Humana, Migraciones y Desarrollo/Universidad Pontificia Comillas/Instituto Universitario de Estudios sobre Migraciones, disponible en: <[https://www.comillas.edu/images/OBIMID/boletines\\_e\\_informes/Informe\\_OBIMID\\_septiembre\\_2017.pdf](https://www.comillas.edu/images/OBIMID/boletines_e_informes/Informe_OBIMID_septiembre_2017.pdf)> (consulta: 9/03/2018).
- Chabat, Jorge. (2010). *La Iniciativa Mérida y la relación México-Estados Unidos: en busca de la confianza perdida*. México: Centro de Investigación y Docencia Económicas.

- Chow, Garland y Vijay Gill. (2011). Transportation and logistics international competitiveness: How does Canada Fare? *46a Conferencia Anual de Canadian Transportation Research Forum*, 29 de mayo -1 de junio, Quebec, Canadá, disponible en: <<https://ctrf.ca/wp-content/uploads/2014/07/4ChowGillCanadaTransportCompetitiveness.pdf>> (consulta:21/06/2019).
- Dávila, Enrique, Georgina Kessel y Santiago Levy. (2002). El sur también existe: un ensayo sobre el desarrollo regional de México. *Economía Mexicana*, XI (2), pp. 205-260, disponible en: <<https://core.ac.uk/download/pdf/6506966.pdf>> (consulta: 02/12/2020).
- Díaz Fuentes, Daniel. (2014). Transporte y logística en la economía mundial. *Revista de Economía Mundial*, (38), pp. 19-22.
- Easton, Robert y Tian Bin Zhang. (2002). Supply chains in Asia: Challenges and opportunities. *Supply Chain Management*, Accenture, pp. 5-11.
- Encuesta sobre migración en la frontera sur de México (EMIF). (2013). *Encuesta sobre Migración en la Frontera Sur de México, 2011 (EMIF Sur)*. Serie Histórica, 2006-2011. México: Secretaría de Gobernación/Instituto Nacional de Migración-Unidad de Política Migratoria/Consejo Nacional de Población/El Colegio de la Frontera Norte/Secretaría de Relaciones Exteriores/Secretaría de Salud/Secretaría del Trabajo y Previsión Social.
- Foro Económico Mundial. (2011). *The Global Competitiveness Report 2011/2012*. Ginebra: Foro Económico Mundial.
- Garaviz, Erick Mauricio. (2009). *Propuesta para el desarrollo de un cluster logístico para un corredor logístico nacional e internacional competitivo en Colombia*. Bogotá: Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario.
- García García, María del Carmen y Mercedes Olivera. (2006). Migración y mujeres en la Frontera Sur. Una agenda de investigación. *El Cotidiano*, 21 (139), septiembre-octubre, pp. 31-40, disponible en <<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=32513904>> (consulta: 18/06/2019).
- García, María Gabriela y Carlos Martner. (2018). *Evolución de los flujos ferroviarios de y hacia los nodos de la región sur-sureste de México, datos 2016*. Publicación técnica, número 505, Sanfandila, Querétaro: Instituto Mexicano del Transporte/Secretaría de Comunicaciones y Transportes, disponible en: <<https://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt505.pdf>> (consulta: 18/12/2020).
- Grimson, Alejandro. (2000). Pensar fronteras desde las fronteras. *Nueva Sociedad*, (170), pp. 1-5.
- González Cámara, Noelia. (2010). De indeseables a ilegales: una aproximación a la irregularidad migratoria. *ARBOR Ciencia, Pensamiento y Cultura*, CLXXXVI (744), pp. 671-687.

- Gutiérrez, Andrea. (2009). Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos. XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano, marzo-abril, Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, el Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires y la Corporación Andina de Fomento (CAF), disponible en: <<http://ingenieria.uncuyo.edu.ar/catedras/movilidad-o-inmovilidad-que-es-la-movilidad-aprendiendo-a-delimitar-los-deseos.pdf>> (consulta: 03/03/2019).
- Hausmann, Ricardo, Luis Espinoza y Miguel Ángel Santos. (2015). *Estudio Especial Chiapas. Tomo II. La trampa de la Baja Productividad. Diagnóstico de Crecimiento de Chiapas*. Documento de trabajo del Center for International Development at Harvard University. México: Secretaría de Hacienda y Crédito Público, disponible en: <<https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/43342/Chiapas.pdf>> (consulta: 10/12/2020).
- Hernández García, Salvador, Martha Lelis Zaragoza, Víctor Islas Rivera, Guillermo Torres Vargas y Manuel Alonso Gutiérrez. (2009). *Movilidad regional en Chiapas, información básica para la planeación del transporte*. Publicación Técnica, 330, Sanfandila, Querétaro: SCT/IMT.
- Hernández, Leopoldo. (2019). AMLO pone fin a Zonas Económicas Especiales. *El Economista*. 26 de abril, disponible en: <<https://www.eleconomista.com.mx/estados/AMLO-pone-fin-a-Zonas-Economicas-Especiales-20190426-0026.html>> (consulta: 26/05/2019).
- Hidalgo-Capitán, Antonio Luis. (2011). Política del Desarrollo. La construcción retrospectiva de una especialidad académica. *Revista de Economía Mundial*, (28), pp. 279-320. disponible en: <<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=86622163011>> (consulta: 17/04/2020).
- Hutchinson, Karise, Emma Fleck, Lester Lloyd-Reason. (2009). An investigation into the initial barriers to internationalization. Evidence from small UK retailers. *Journal of Small Business and Enterprise Development*, 16(4), pp. 544-568, doi: 10.1108/14626000911000910 (consulta: 07/02/2020).
- Jiménez Castillo, David, Antonia María Estrella Ramón, José Luis Ruiz Real y Manuel Sánchez Pérez. (2013). Análisis de los efectos moderadores de la inversión en I+D y la experiencia exportadora sobre la relación entre barreras a la exportación e intensidad exportadora bajo distintos niveles de turbulencia ambiental percibida. *Cuadernos de Economía y Dirección de la Empresa*, 16, pp. 95-107, doi: 10.1016/j.cede.2012.06.004

- Knippen, José, Clay Boggs y Maureen Meyer. (2015). *Un camino incierto. Justicia para delitos y violaciones a los derechos humanos contra personas migrantes y refugiadas en México*. Informe de investigación. México: WOLA/Fundar/Casas del Migrante de Saltillo/Un mundo una Nación/CCAMYN/Centro de recursos para migrantes/La 72/Hermanos del Camino/Kino Border Initiative, disponible en: <<https://observatoriocolef.org/articulos/un-camino-incierto-justicia-para-delitos-y-violaciones-a-los-derechos-humanos-contra-personas-migrantes-y-refugiadas-en-mexico/>> (consulta: 15/01/2020).
- Leonidou, Leonidas C. (1995). Empirical research on export barriers: review, assessment, and synthesis. *Journal of International Marketing*, 3(1), pp. 29-43, disponible en: <<https://www.jstor.org/stable/25048577>> (consulta: 30/11/2020).
- Marín, Douglas. (2017). Proyecto Mesoamérica avanza entre logros y grandes retos para el desarrollo. *Economía. W Radio*. 28 de marzo, disponible en <<http://www.wradio.com.co/noticias/economia/proyecto-mesoamerica-avanza-entre-logros-y-grandes-retos-para-el-desarrollo/20170328/nota/3420596.aspx>> (consulta: 27/04/2018).
- Martner Peyrelongue, Carlos. (2002). Puertos Pivotes en México: límites y posibilidades. *Revista de la CEPAL*, (76), pp. 123-141.
- Massey, Doreen. (2006). «Pensamientos itinerantes». *Terra Livre*. 27(2), pp. 85-92, disponible en: <<https://www.agb.org.br/publicacoes/index.php/terralivre/article/viewFile/410/389>> (consulta: 27/11/2020).
- Miguel, Andrés E. (2001). Economía y diversidad. Su relación con el sur-sureste mexicano. *Revista Momento Económico*, 115, mayo-junio, pp. 22-29.
- Miguel, Andrés E. y Armando Heredia. (2004). Regiones, competitividad y desarrollo en México. *Problemas del Desarrollo. Revista Latinoamericana de Economía*, 35(138), pp. 11-31.
- Nájera Aguirre, Jéssica N. (2011). Formas de movilidad laboral transfronteriza de las y los guatemaltecos a Chiapas, una visión desde la familia. *Revista Latinoamericana de Estudios Familiares*, 3, enero-diciembre, pp. 177-198, disponible en: <[https://redib.org/Record/oai\\_articulo1421981-formas-de-movilidad-laboral-transfronteriza-de-las-y-los-guatemaltecos-a-chiapas-una-visi%C3%B3n-desde-la-familia](https://redib.org/Record/oai_articulo1421981-formas-de-movilidad-laboral-transfronteriza-de-las-y-los-guatemaltecos-a-chiapas-una-visi%C3%B3n-desde-la-familia)> (consulta:16/03/2020).
- Ojeda, Norma. (2009). Reflexiones acerca de las familias transfronterizas y las familias transnacionales entre México y Estados Unidos. *Frontera Norte*, 21(42), pp. 7-30.
- Renoldi, Brígida. (2013). Fronteras que caminan: Relaciones de movilidad en un límite trinacional. *Transporte y Territorio*, (9), pp. 123-140, doi: 10.34096/rtt.i9.307
- Rojas Wiesner, Martha Luz. (2017). Movilidad de trabajadores agrícolas de Guatemala a la frontera sur de México en tiempos de control migratorio, enero-junio. *EntreDiversidades*, pp. 83-118, doi: 10.31644/ED.8.2017.a03
- Ruiz Juárez, Carlos Ernesto y Germán Martínez Velasco. (2015). Comercio informal transfronterizo México-Guatemala desde una perspectiva de frontera permisiva. *Estudios Fronterizos*, 16(31), pp. 149-174, doi: 10.21670/ref.2015.31.a06

- Secretaría de Gobernación (SEGOB)/ Centro Nacional de Prevención de Desastres (CENAPRED)/ Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2006). Características e impacto socioeconómico de los huracanes Stan y Wilma en la República Mexicana en el 2005. México: Centro Nacional de Prevención de Desastres / Organización de las Naciones Unidas/ Comisión Económica para América Latina y el Caribe, disponible en: <<https://www.cepal.org/es/publicaciones/25801-caracteristicas-impacto-socioeconomico-huracanes-stan-wilma-la-republica>> (consulta: 22/11/2020).
- Sin Fronteras. (2008). *Cambiando perspectivas: de la gestión de flujos hacia la construcción de políticas de migración con enfoque de desarrollo*. México: Sin Fronteras I.A.P./Miguel Ángel Porrúa.
- Ta, Huu-Phuong, Hwee-Ling Choo y Chee-Choung Sum. (2000). Transportation concerns of foreign firms in China. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 30(1), pp. 35-54, doi: 10.1108/09600030010307975
- Yasui, Takeshi. (2012). *Customs Environmental Scan 2012*. WCO Research Paper No. 23. World Customs Organization, disponible en: <[http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/research/research-paper-series/23\\_ces2012\\_rev\\_en.pdf?la=en](http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/research/research-paper-series/23_ces2012_rev_en.pdf?la=en)> (consulta: 19/11/2020).
- Zamora Torres, América Ivonne y Oscar Hugo Pedraza Rendón. (2013). El transporte internacional como factor de competitividad en el comercio exterior. *Journal of Economics, Finance and Administrative Science*, 18, pp. 108-118, doi: 10.1016/S2077-1886(13)70035-0

### **Cómo citar este artículo:**

Romo Aguilar, María de Lourdes, Rosalía Chávez Alvarado y Leticia Abigail Pérez Pulido (2021), «Infraestructura y movilidad de bienes y personas en la región transfronteriza México-Guatemala». *Revista Pueblos y fronteras digital*, 16, pp.1-32, doi: 10.22201/cim-sur.18704115e.2021.v16.527.